

---

PÉTERFFY GERGELY

---

## ADALÉKOK A MÁV MISKOLCI ÜZLETVEZETŐSÉGÉNEK I. VILÁGHÁBORÚ UTÁNI TÖRTÉNETÉHEZ\*

Az 1914 nyarán kirobbant nagy háború emberek millióinak halála mellett megsemmisítette a multietnikus Osztrák–Magyar Monarchiát is. A vesztes dualista állam nem tudta kordában tartani a nacionalizmusok nyomását, ezért már a padovai fegyverszünet kérése előtt, 1918. október végén megindult a monarchia szétszakadása, ami szükségszerűen érintette a jelentős számú nemzetiségekkel bíró Magyarországot is.

Több mint négy éven át dörögtek a fegyverek, és miközben több millió férfi vonult be katonának és halt meg a frontokon, az otthon maradottaknak az egyre szűkösebb közellátással kellett szembenézniük. Nem csoda, hogy az amúgy is számos megoldatlan problémával küzdő magyar társadalom jelentős része várákokkal telve állt az őszirózsás polgári forradalom mellé, majd csalódva a Károlyi-kormányban és a nemzetközi helyzet számunkra kedvezőtlen alakulásában, a Tanácsköztársaságban vélte felfedezni a magyarság megmentőjét, miközben – nem először a magyar történelemben – több részre szakadt az ország.

Ezt a tragikus időszakot kívánjuk a Magyar Királyi Államvasutak miskolci üzletvezetősége és a vasutasainak szemszögéből bemutatni, amelynek az 1918. októberi 1922 km hosszú vasúthálózatából 1922-re már csak 723 km maradt. Az üzletvezetőség déli határa változatlanul a Tisza maradt, és északon is ugyanúgy az államhatár szegélyezte az üzletvezetőséget, ahogy 1914-ben, csak éppen 100–150 kilométerrel beljebb. A nyugati határ északi fele elcsatolásával a trianoni országrészben megmaradt a Zagyva folyó mint üzletvezetőségek közötti választóvonal. határ.<sup>1</sup>

Miért fontos a vasút, és azon belül is a Magyar Királyi Államvasutak? Több szempont is rávilágít a vasút jelentőségére. Talán a legfontosabb, hogy az egész országot – Petőfi hasonlatával élve – erekként behálózó vasúthálózat a gazdasági élet egyik legmeghatározóbb szereplője volt. Csak a kötöttpályás közlekedés tudott gyorsan és olcsón nagy mennyiségű árut elszállítani egyik pontból a másikba. Nem csak mint szállító, hanem mint megrendelő is jelentős befolyással bírt a hazai iparra, elsősorban a szén, fa- és fűrészáruk, valamint vas és acéláruk terén. Mindezek mellett meg kell említeni még, hogy a MÁV az ország egyik legnagyobb munkáltatójaként alkalmazottain keresztül is komoly befolyást gyakorolt egy-egy térség gazdasági életére.

---

\* A kutatást az EFOP-3.6.1-16-2016-00001 „Kutatási kapacitások és szolgáltatások komplex fejlesztése az Eszterházy Károly Egyetemen” című projekt támogatta.

1 Horváth Ferenc: A magyar vasút építési és fenntartási szervezetének története (1827–2004). I. kötet. Budapest. 2004. 122. és 346.

Miért fontos a miskolci üzletvezetőség? A térség nemzetgazdasági jelentőségét az Északkeleti-Kárpátok, illetve a Gömör-Szepesi-érchegység fában és ércekben gazdag hegyei, az ezekre ráépült ipar – elsősorban a Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Rt. és az ekkor már egyre komolyabb kapacitású diósgyőri vasgyártás – adta. A trianoni határok által még fontosabbá vált, hiszen Budapest után egyedül a borsodi iparvidéken maradt valóban jelentős nehézipari kapacitás, valamint a környék bányái – a gyenge minőségű barnaszén ellenére – biztosították a csonka Magyarország energiaigényének számottevő részét. Az üzletvezetőség két legtekintélyesebb városa, Kassa és Miskolc gazdasági, közigazgatási és kulturális szerepe túlmutatott a regionális szinten.

Vasútiüzemi szempontból elsősorban a bécsi hadügyminisztériumban kidolgozott felvonulási tervek miatt volt kulcsszerepe, az orosz front elérésében ugyanis elsődlegesen a Budapest–Miskolc–Sátoraljaújhely–Tőketerebes–Mezőlaborc vasútvonallal számoltak, amely ennek köszönhetően épült az országhatárig kétvágányú pályával. Egyébként csak Budapest és Miskolc közötti szakaszon volt gazdasági jogosultsága a két vágánynak, hiszen a borsodi megyeszékhelytől keletre, de különösen a Keleti-Kárpátokban már jóval csekélyebb polgári forgalom nem indokolta volna a két sínpárt. A hadimenetrendek készítői a vonal kapacitását 24 óra alatt 48-60 db 100 tengelyes, azaz 50 teherkocsiból álló vonat közlekedtetésével számoltak.<sup>2</sup> Ez azonban csak egy-egy nagyszabású hadművelet esetén valósulhatott meg, valójában napi átlag 20-25 katonavonat és utánpótlást, betegeket szállító vonat közlekedett Mezőlaborcon át Przemyslbe. A vonatszámot ugyanakkor meg kell duplázni, hiszen a már kirakodott, üres vonatok, sebesült-szállító/kórházvonatok, szabadságos vonatoknak vissza is kellett jönniük, tehát a napi 40-50 vonat így is alaposan megterhelte a miskolci fővonal forgalmát.<sup>3</sup> Nagyobb katonai felvonulásokkor, átcsoportosításokkor, vagy például a galíciai orosz betöréskor a megemelkedett katonai szállítási szükséglet, illetve jelentős számú evakuáló vonat akadályozta a polgári közlekedést, olykor egészen Hatvanig, Szolnokig visszaduzzasztva a vasúti forgalmat. Ilyenkor kénytelen volt a MÁV rövidebb időszakokra felfüggeszteni a polgári menetrendet.

Az északkeleti országrész vasúthálózatán történtek okainak és következményeinek jobb megértése végett érdemes előbb a MÁV általános problémáit szemügyre venni. Tanulmányunkat egy rövid társadalom-, majd gazdaságtörténeti esettanulmánnyal zárjuk, bemutatva az 1918–1919-es események közvetlen hatásait.

2 Kéri Kálmán: Az Osztrák–Magyar Monarchia vasúthálózata 1914-ben és felhasználása az első világháborúban. In.: Hadtörténelmi Közlemények. 1985. 2. szám. 227.

3 Mohácsy Béla: A Magyar Királyi Államvasutak a világháború alatt. Budapest. 1925. 12–13.

## A MÁV általános helyzete

1918. október végén megindult a hadsereg felbomlása, a frontot otthagynak a lehető leggyorsabban akartak hazajutni. A Monarchia bonyolult nemzetiségi helyzete miatt gyakran az egyes ezredek nem a legközelebbi frontvonalra vezényelték, hanem a lehetséges fraternizálás elkerülése érdekében a birodalom másik szegletében lévő harctérre. Az Osztrák–Magyar Monarchia centrumában elhelyezkedő Magyarország megkerülhetetlen szerepet játszott a kereszt szállításokban. Kelety Dénes MÁV-elnök adatai szerint csak 1918. november végéig 600 ezer katonát szállított el az Államvasutak az olasz hadszíntérről és 100 ezer bakát Romániából Boszniába, majd december végéig a Mackensen hadsereget Romániából Zsolna érintésével Németországba. 1918. november 7-e és december 3-a között a budapesti pályaudvarokra 383 ezer magyar és több mint 1,1 millió idegen nációjú katona érkezett, innen pedig tovább indult 936 ezer katona. Emellett a feloszlott hadifogolytáborok foglyai is igyekeztek valamilyen vonatra felszállni, hogy visszatérjenek otthonukba. Sokan egyedül vagy kisebb csoportokban vágtak neki a hazavezető útnak, ezért pontos statisztika nem készült a hadifoglyokról. A vasúton elszállított hadifoglyok száma a fenti egy hónapban: több mint 39 ezer olasz, 19 ezer szerb és 279 ezer orosz hadifogoly lépte át az ország határát, de még 1919 első két hónapjában is indultak hadifogolyvonatok. Magyar hadifoglyok érkezésének üteméről kevés adat áll rendelkezésre, a keleti harctérről 1920. január–szeptember között 200 ezer honvéd tért haza, de a hazaszállítások egészen 1922-ig elhúzódtak.<sup>4</sup>

A rendezetlen visszavonulás, hazaszállítás miatt az ellátatlan és a háború borzalmaitól megviselt, gyenge morálú katonák és foglyok súlyos közbiztonsági problémát jelentettek.<sup>5</sup> A fosztogatások megakadályozására a Honvédelmi Minisztérium és a Magyar Államvasutak 10 ezer fős vasúti őrséget szerveztek, ám sok esetben a vasúti őrök is inkább a fosztogatásban jeleskedtek, mintsem azok megakadályozásában.<sup>6</sup>

A november 13-i belgrádi fegyverszüneti egyezmény, majd a későbbi demarkációs vonal-megállapítások során katonailag kiürített területekről számos vasúti jármű került a későbbi utódállamok kezére, ez azonban csak töredékét jelentette a teljes járműpark-veszteségnek. A vasutat ért súlyos károk

4 Mohácsy B.: A Magyar i. m. 104–107.

5 Miskolci Napló két, magyar és cseh katonák közötti fegyveres összecsapásról is beszámolt, 1918. november 2-án a hatvani pályaudvaron randalírozó, fosztogató cseh katonákat, másnap a Miskolc Tiszai pályaudvaron történt szóváltás a pályaudvari karhatalom és az ismeretlen nemzetiségű katonák között. Miskolci Napló, 1918. november 3. 3. és november 5. 3.

6 Kelety Dénes: A megcsonkított államvasutak. A Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye. 1921. 26. szám. 193–194.

A vasúti karhatalomhoz csatlakozásra felhívó hirdetések természetesen a helyi lapokban is megjelentek, az Egri Újságban először az 1918. november 8-i, a Miskolci Naplóban a november 15-i számában jelent meg.

elsősorban a román megszálló csapatok zsákmányolásának róhatók fel. Különösen a visszavonuló vörös katonák által felrobbantott szolnoki Tisza-híd 1919. augusztus 28-i ideiglenes helyreállítása után indultak meg az ipari berendezésekkel, nyersanyagokkal, félkész és késztermékekkel megrakott vonatok a Román Királyságba, ahonnan az elhurcolt mozdonyok, személy- és teherkocsi döntő többsége nem került vissza. 1918. november 1-én 78 600 teherkocsi – ebből 38 300 MÁV-tulajdonú – volt Magyarország és Horvátország területén, 1919. augusztus 28-án még 73 266 teherkocsi tartózkodott itt, ebből 35 586 az Államvasutak birtokában. Novemberre mindösszesen 35 401 teherkocsi maradt, 1920 márciusában pedig már csak 17 070, melyekből 10 370-et lehetett üzemeltetni. Személykocsiknál is hasonló veszteség érte a magyar vasutakat, az 1919. áprilisi 8680 kocsiból az ősz végére 2031 maradt, de ebből is csak 615 kocsi volt üzemképes. 1921 májusára sikerült felemelni 2489-re a forgalomképes személykocsik számát, emiatt az 1920-as évek legelején még gyakran fedett teherkocsiból álltak – főleg a mellékvonalakon – a személyvonatok. Ugyanez a tendencia figyelhető meg a gőzmozdonyoknál, az összeomlás előtti 4887 mozdony – ebből 250 gépet a porosz államvasutaktól bérelt a MÁV – száma 1919 októberére mindössze 1528-ra csappant, ebből is csak 410 volt használható állapotban. Másfél évvel később sikerült 1852-re emelni a mozdonyok számát, amelyből 1012-et tudtak a napi forgalomban használni. A puszták mellett meg kell említeni, hogy nemcsak mennyiség, de a minőség terén is súlyos veszteség érte a magyar vasutakat, ugyanis – érthető módon – a legjobb, legkorszerűbb járműveket vitték el a megszálló hatalmak.<sup>7</sup> Pénzben kifejezve a MÁV szerint csak a román zsákmányolás 2,9 milliárd korona kárt okozott neki, Laky Dezső statisztikus viszont 1919. augusztusi árfolyamon számolva 7,2 milliárd koronában adta meg a vasutat ért károk végösszegét.<sup>8</sup>

A járműparkhoz hasonlóan katasztrofálisan alakult a szénhelyzet is a megszűnő cseh és német szénimport, valamint a megszállás alá került felvidéki és főleg a dél-erdélyi szénbányák miatt. Egyre kevesebb szénbánya tudott vasútüzemi célokra megfelelő szenet szállítani a vasutaknak, ráadásul a háború miatti erőltetett ütemű szénbányászat következtében jelentős minőségromlás következett be. Ez önmagában is azt jelentette, hogy egy adott tehervonat továbbításához 1919-ben már több szénre volt szükség. Az egyébként is kritikus szénhelyzetet tovább rontotta a háború miatt elmaradt mozdonykarbantartások, illetve az új beszerzések hiánya következtében leromlott műszaki állapotból fakadó fogyasztásemelkedés. A fentiek ismeretében érthető, hogy az erdeitől és bányáitól megfosztott ország képtelen volt elegendő tüzelőanyagot biztosítani akár csak egy korlátozott békeforgalmi menetrend visszaállítására

7 Kelety D.: A megcsonkított i. m. 195–196.

8 Laky Dezső: Csonka-Magyarország megszállásának közgazdasági kárai. Budapest, 1923. 134.

Megyei bontásban a román megszállás okozta károk Abaúj-Torna vármegyében 10,1 millió, Borsodban 144,5 millió, Zemplénben 176,5 millió, Hevesben 171,9 millió, Nógrádban 20,7 millió, Miskolc városában 13,1 millió koronát tett ki.

1919–1920-ban. A forgalomhoz szükséges importot először politikai szempontok lehetetlenítették el, majd amikor az antant engedélyt adott 1920 novemberében csehországi bányákból havi 3000 vagon szén vásárlására, az ország pénzügyi helyzete miatt ennek csak negyedét lehetett vasútra fordítani, miközben a teljes kvótára szüksége lett volna a MÁV-nak.<sup>9</sup>

Ugyanilyen gondokkal szembesültek a szakemberek az általános anyagellátás és élelmezés terén, ami érthető módon kihatott a vasutasok szolgálatára. Kelety MÁV-elnök elsősorban a műhelyi munkások munkamorálját kritizálta, az új keresztény nemzeti kurzusnak megfelelően a kommünt okolta a valóban jelentős járműjavítási teljesítmény csökkenéséért, bár előadása későbbi fejezetében elismerte a háború alatt egyre súlyosabbá váló általános élelmezési krízist.<sup>10</sup> A meglazult munkafegyelem azonban nemcsak az alacsony javítási teljesítményben mutatkozott meg, hanem már 1918 késő őszen számos helyről jelentettek a MÁV Igazgatóságnak a feljebbvalóval szembeni önbíráskodást, megfélemlítést. Erre reflektálva jelentette ki Vázsonyi Jenő, a MÁV élére frissen kinevezett elnök, hogy „... a legszelídebben, de a leghatározottabban is értessék meg [a személyzettel], hogy fegyelem nélkül a vasút nem állhat fenn. ... Terrort az állások betöltésénél semmiképpen nem tűrök. Közöltem a nálam megjelent alkalmazottakkal, hogy a személyzet által hozott halálos ítéleteket vakon végrehajtani nem fogom.”<sup>11</sup> A visszaélések kivizsgálására ugyanakkor az újonnan alakult Vasutas Szövetség vezetőségének bevonásával, az Általános Igazgatási Főosztályt vezető Benedikt Márk igazgatóhelyettest bízta meg.

A kaotikus körülmények és az élelmezési nehézségek miatt nem egy vasutas kényszerből vagy szándékos haszonszerzésből megtévedt, és a felügyeletére bízott leltári anyagokkal vagy beosztottai bérével követett el visszaéléseket.<sup>12</sup>

A fentiek miatt az Államvasutak súlyos pénzügyi gondokkal küzdött, ami nemcsak a súlyos vagyonszerzésből fakadt, hanem a gyorsuló inflációt kormányzati intézkedés miatt nem követő bevételhiányból is. A háborús infláció miatt 1918. október elején 50–150%-kal emelkedtek a személyszállítási díjak távolságtól és kocsiosztálytól függően, miközben az áruszállítási díjszabásban átlagosan 300%-os áremelkedést hajtottak végre.<sup>13</sup> Ezután 1919. június 15-én 200%-os személyszállítási díjemelés történt, amely már akkor sem fedezte a tényleges

9 Kelety D.: A megcsonkított i. m. 202. Egy vagon mint mértékegység átlagosan 10 tonna tömegű árut jelentett.

10 Kelety D.: A megcsonkított i. m. 198–199. és 204. és *Cserháti Katalin*: Vasutasok az első világháború és Trianon sodrában. In: Ezerarcú vasút II. Szerk. Horváth Csaba Sándor et al. Pécs. 2018. 381. és 389.

11 MNL OL. Z 1524. f. 50. d. 1006/1919. 1918. december 11-i üzletvezetői értekezlet. Sajnálatos módon a vizsgált korszakból nem maradt fenn későbbi üzletvezetői vagy akár igazgatósági értekezlet.

12 MÁV Arch. FE. 46. d. 216/1920 mfb. Rácz Hermann pályafelügyező, Gyurosovits Ferenc hivatalnok és Szirmai Mór ellenőr ügye. 47. d. 318/1921 mfb. Horváth Aladár raktárnok ügye.

13 Egri Újság, 1918. október 17. 2. A vasút.

költségeket.<sup>14</sup> Végül a vasút pénzügyi szanálása érdekében 1920 augusztusában elengedhetetlenné vált radikálisan emelni az áru- és személyszállítási tarifákat. Az áruszállítási tarifák utolsó átfogó rendezése még 1918. január 1-én történt, a rákövetkező két évben összesen négyszer emelték az árudíjsszabást. A tény, hogy 1916-os árakhoz képest a tarifaemelések nem értékkövetően, hanem lineárisan történtek – a szén áremelkedése 6166%, a búzáé 6400% volt, miközben a szén fuvardíja 2437%-kal, a búzáé csak 2694%-kal emelkedett –, azt mutatja, hogy a kormányzat a tarifák révén, még a vasút pénzügyi stabilitásának kárára is, igyekezett serkenteni a gazdasági életet.<sup>15</sup>

Amint arra a bevezetőben utaltunk, a fenti kedvezőtlen folyamatok súlyosan érintették nemcsak a gazdasági életet, de a társadalom egészét is, hiszen nem csak az ipar nem tudott nyersanyaghoz jutni, illetve késztermékeit a piacra juttatni, hanem a mindennapokban is gondot okozott a munkába, iskolába járás, vagy éppen a piacozás.

## A miskolci üzletvezetőség 1918–1919-ben

Az ország északi és északkeleti vasúthálózatát – a Kassa–Oderberg Vasút kivételével – a miskolci üzletvezetőségről irányították, egyikeként a tizenkét középfokú vasútigazgatási szervnek.<sup>16</sup> A cseh csapatok előrenyomulása így közvetlenül érintette a miskolci üzletvezetőséget. Az 1918. december 6-i, a nemzetiségi viszonyokat figyelembevevő Barta–Hodža-egyezmény Pozsony–Losonc–Kassa–Ungvár-országhatár mentén jelölte ki a demarkációs vonalat, a december 23-i antant demarkációs vonal viszont már a Duna–Ipoly vonalát határozta meg választóvonalnak, ami gyakorlatilag 1920-ban hivatalosan is a határ lett – igaz, ekkor még Ungvár és egész Kárpátalja a demarkációs vonalon innen maradt.<sup>17</sup>

1918. december elején még kevés szó esett a cseh előrenyomulás következményeiről az üzletvezetőségi értekezleten, viszont – elsősorban a déli területeken tapasztaltak miatt – előkerült a hűségeskü kérdése. Tolnay azt a minisztériumi állásfoglalást tolmácsolja alárendeltjeinek, hogy közvetlen erőszaknak engedve az alkalmazottak inkább tegyék le az új államra a hűségesküt, a kirívó

14 MÁV Arch. Naplószerű feljegyzések.13. kötet. 1919. augusztus 9-i feljegyzés.

15 *Kelety D.*: A megcsonkított i. m. 208.

Az állam pénzügyi stabilizációja kapcsán indított pénzügyi szigorítások eredményeképpen 1922-ben kezdték meg az érintett szervek és intézmények bevonásával egy átfogó áruszállítási tarifareform kidolgozását, ami végül 1924. július 1-én lépett életbe. Magyarország közlekedésügye 1937. Szerk. Pártos Szilárd. Budapest. 1937. 18.

16 Nagy-Magyarország területén 12 üzletvezetőség irányította a Magyar Államvasutak tulajdonában vagy kezelésében lévő vasúthálózatot: aradi, budapest-balparti, budapest-központi, debreceni, kolozsvári, miskolci, pécsi, szabadkai, szegedi, szombathelyi, temesvári és zágrábi. A horvátok kiválásával, 1918 decemberében már nem szerepelt a MÁV kötelékében a zágrábi üzletvezetőség.

17 *Romsics Ignác*: Magyarország története a XX. században. Budapest. 2005. 117.



sérelmeket pedig jelentsék. A hűségeskü kérdése egyébként folyamatosan napirenden maradt, a MÁV Igazgatóság – más eszköz hiányában – 1919-ben több ízben is a megszállóknak való engedelmisséget és a hűségeskü letételét javasolta alkalmazottainak.<sup>18</sup>

Nem sokkal karácsony előtt a csehek, illetve a túrócszentmártoni nemzeti tanács felszólította Zólyom és Túrócvidék állomás vasutasait, hogy tegyék le a hűségesküt 24 órán belül, és 6 hét alatt tanuljanak meg szlovákul, vagy elbocsátják őket. Az állomás jelentette a miskolci üzletvezetőségnek a történeteket, egyúttal iránymutatást kért: *„Kérek utasítást, miként cselekedjünk?”* A csehek által Túróc vármegye élére újonnan kinevezett főispán a hűségesküt letenni nem kívánó vasutasoknak megfelelő igazolványt és biztonságos költöztetést helyezett kilátásba. A túrócvidéki vasutasok egy váltókezelő kivételével a hűségeskü megtagadása mellett döntöttek, a zólyomiakról nem maradt fenn információ. Vázsonyi másnap, december 19-én arra utasította Winkler Ignác miskolci üzletvezetőt, hogy csak akkor tárgyaljon a csehszlovákokkal, ha azok keresnék fel. A személyzet a nyílt erőszaknak engedve leteheti a hűségesküt, szolgálati és illetményszabályzatban biztosított jogait fenntartják mindaddig, amíg visszatérhetnek majd a MÁV szolgálatába.<sup>19</sup> A folyamatos cseh előretörés következtében egyre több vonalon szűnt meg a forgalom, egyre több állomással szakadt meg a kapcsolat. A csehek nem engedtek semmilyen Magyarország felé irányuló forgalmat néhány vonal kivételével, magyar vasutasok szolgálatát katonákkal ellenőrizték.<sup>20</sup> Emiatt is döntött úgy a Minisztertanács határozata alapján Vázsonyi elnök, hogy a cseh előretörésben érintett budapest-balparti és miskolci üzletvezetőségeket utasította az összes személy- és áruforgalom beszüntetésére azokon a MÁV üzemeltette vonalakon, amelyek átvezettek a demarkációs vonalon.<sup>21</sup> Az útban lévő áruk azonnali visszafordítása mellett a járműkivonásról és a fokozatos kiürítéshez való előkészületekről is döntés született.<sup>22</sup>

Egy hónappal később, január 13-án újra előkerült a hűségeskü kérdése, a miskolci üzletvezetőség táviratban terjesztette fel a megszállt területen lévő alkalmazottak hűségesküvel, szerzett jogaikkal, illetve nyugellátással kapcsolatos aggodalmaikat. Az üzletvezetőség sürgős választ kért, mert küszöbönállónak látta Miskolc cseh megszállását, ugyanis a demarkációs vonalat átlépve

18 1919. május 15-én a vasúti direktórium újból megerősítette a kényszer esetén történő hűségeskü engedélyezését három malackai vasutas segélykérő beadványára válaszul. MNL OL Z 1524. 50. d. 123849/1919.

19 MNL OL Z 1524. 50. d. 405198/1918.

20 MÁV Arch. Naplószerű feljegyzések. (Továbbiakban: NF) 3. kötet. 1918. december 21. és 23.

21 A rendelet értelmében Losonc–Zólyom, Zólyom–Besztercebánya, Tiszolc–Rimaszombat, Tiszolc–Brezsnóbánya, Vereskő–Garamberzence, Selmezbánya–Losonc, Losonc–Rimákokova, Ipolyberzence–Katalinhuta, Rimaszombat–Poltár és Besztercebánya–Kisgaram vonalak cseh–szlovák fennhatóság alatt lévő szakaszain szűnt meg a forgalom.

22 MNL OL Z 1524. 50. d. 411699/1918.

Perkupáig nyomultak előre a csehek.<sup>23</sup> Az Igazgatóság pont a megszállás veszélye miatt Újhelyi Sándor titkár útján szóban közölte válaszait az alkalmazottak kérdéseire.<sup>24</sup> A demarkációs vonal metszette sínpárokon megszűnt a közlekedés, a csehek „tapogatódzó” fegyveres felderítő akciói pedig az érintett vonalakon is a forgalom beszüntetéséhez vezettek a helyzet kikristályosodásáig. Egyedül a Miskolc–Hidasnémeti–Kassa vonalon járt napi egy vonatpár, ami a kisebb, helyi jellegű csetepaték idején is közlekedett.<sup>25</sup>

A háborút követő hónapok fokozatosan romló közbiztonsága egyre kalandosabbá tette az utazást, ráadásul egyre kevesebb vonat közlekedett egyre hosszabb menetidővel és gyakori késésekkel a katonavonatok és/vagy a szénhiány miatt. A politikai felbolydulás hamarosan elérte a vasutasokat is, az év végén megindult a térségbeli vasutasok szervezkedése is. 1918. november 8-án a miskolci Korona Szállóban a helyi vasutasok beléptek a szociáldemokrata pártba vasutas szakágankénti képvisellel, egyúttal bejelentették csatlakozásukat a Nemzeti Tanácshoz. Egerben csak egy hónappal később, december 2-án a vármegyeházán mondták ki a Magyar Vasutas Szövetség egri csoportjának megalakulását, egyúttal csatlakozásukat az MSZDP-hez.<sup>26</sup> Meg kell jegyezni azonban, hogy már augusztus végén is volt egy szakszervezeti szervezkedési kísérlet a rimaszécsi osztálymérnökség pályamunkásai között, de azt még pénzbírságokkal, valamint néhány katonai behívóval sikerült egy hónap alatt felszámolni.<sup>27</sup> A forradalmi szellem nem mindenkit hatott át az üzletvezetőségben, ezért három szakosztályvezetőt és a miskolci fűtőház vezetőjét mint az ellenforradalom mellett agitálókat feljelentették Winkler üzletigazgatónál, aki Vázsonyi elnökkel egyeztetve vizsgálatot ígért és a kérdéses személyeket

23 A csehek Borsodban vannak. Egri Újság, 1919. január 19. 3., A csehek nem jönnek Borsodba. Miskolci Napló, 1919. január 21. 3; Kimentek a csehek Borsodmegye területéről. Miskolci Napló, 1919. február 8. 3.

24 MNL OL Z 1524. 50. d. 15705/1919.

25 A csehek a szomszédban. Egri Újság, 1919. január 16. 2–3.; Cseh uralom Tornán. Miskolci Napló, 1919. január 23. 3.

26 A vasutasok belépnek a szociáldemokrata pártba. Miskolci Napló, 1918. november 9. 2; A közalkalmazottak gyűlése. Egri Újság, 1918. december 3. 2.

Az egri vasutasok később induló szervezkedésében valószínűleg közrejátszott az érseki székhely és líceum miatt a város konzervatív és katolikus szellemisége, illetve az ipari munkásság csekély aránya. Ugyan táviró kapcsolattal Eger is rendelkezett, így a fővárosi események híre gyorsan eljutott a hevesi megyeszékhelyre is, közlekedési kapcsolatát Budapesttel az idő tájt egy viszonylag gyenge forgalmú mellékvonal jelentette fűzesabonyi csatlakozással a miskolci fővonalhoz. Miskolc ezzel szemben egy jelentős ipari-kereskedelmi csomópont volt, több közvetlen vasúti kapcsolattal Budapesthez. Ez pedig nem csak a vasúton szállított újságok miatt, hanem a politikusok és agitátorok utazási lehetőségei miatt is fontos. Van vonat, de nincs benne köszönet. Egri Újság, 1918. október 16. 3.; Eger az Isten háta mögött. Egri Újság, 1918. október 19. 2.; Már csak egy vonatunk van. Egri Újság, 1918. november 10. 3.; Vonatközlekedés hetenkint. Egri Újság, 1919. január 19. 2.

27 MNL OL Z 1524. 76. d. 278818/1918.



a vizsgálat idejére felfüggesztette állásukból.<sup>28</sup> Néhány nap múlva viszont már nem csak a reakciós erők ellen, hanem a kommunista erőszak ellen is mintegy kétezeren tüntettek a miskolci műhelyben.<sup>29</sup>

A Károlyi-féle kormányzattal szemben egyre növekedett az elégedetlenség a rossz közellátás, a gyorsuló infláció, a külpolitikai tehetetlenség és megaláztatottság érzése miatt. A megélhetési körülmények drasztikus és megállíthatatlannak tűnő romlását csak fokozta az 1919 márciusától tömegessé váló menekültek érkezése. Ugyan a veszélyeztetett területen szolgáló vasutasok ingóságainak felméréséről, menekülésük esetén segélyezésükről már 1918. november 24-én MÁV-elnöki rendelet született, amelyet egy minisztertanácsi határozat is megerősített a hűségeskü letételének megtagadása miatt elbocsátott magyar tisztviselők állami kárpótlásáról, azonban anyagi forrás hiányában a teljes kártalanításra sosem került sor.<sup>30</sup>

Csak fokozta az elkeseredettséget, hogy a tiltó rendeletek ellenére folyamatosan csempészték ki az élelmiszert a megyékből, hogy a helyi piacnál jóval magasabb áron értékesíthessék a fővárosban. Az Egri Újság rendszeresen közölt cikkeket vasútállomásokon lefoglalt liszt, szalonna, élelmiszer, főzelék-félék és egyéb élelmiszerekről, illetve dézsmálásokról, lopásokról.<sup>31</sup> Persze előfordult olykor, hogy a „sok kicsi sokra megy” elv helyett inkább nagyobb tételben gondolkodtak az ügyeskedők, 1919. január közepén Heves vármegye által Mezőtelegről megrendelt két petróleumszállítmányból az elsőt teljesen, a másodikat is nagyrészt ellopták.<sup>32</sup> Borsod vármegye és a két fő ipari centrum, Miskolc és Ózd élelmezési helyzete 1919 tavaszára katasztrofálissá vált, ezért az április 7-i vármegyei értekezlet azt kérte a március 21-i puccs után alakult Kormányzótanácstól, hogy nyilvánítsák zárt megyének Borsodot, ahonnan nem lehet élelmiszert kivinni.<sup>33</sup>

A nyugati nagyhatalmak félve a Tanácsköztársaság kikiáltásával Közép-Európában jelentkező bolsevik forradalomtól, Smuts tábornok sikertelen április 4–5-i tárgyalásai után, utasították a cseheket, románokat és szerbeket, hogy katonai erővel vessenek véget a magyarországi kommunista kísérletnek. A románok már április 16-án átlépték a korábbi demarkációs vonalat, és május 1-re kijutottak a Tiszához. A csehek csak április végére tudtak nagyobb csapatokkal megindulni Magyarország ellen, május elejére a kezükbe került Munkács, Sátoraljaújhely, Miskolc és a borsodi iparvidék, emellett Eger és Salgótarján

28 Vasutasok üzletvezetőségi osztályvezetők ellen. Miskolci Napló, 1919. február 12. 2.

29 Vasutasok a kommunisták ellen. Miskolci Napló, 1919. február 23. 3.

30 Cserháti K.: Vasutasok i. m. 385.

31 Virágzik a lánckereskedelem Egerben. Egri Újság, 1919. január 12. 1., Rablótámadás a miskolci pályaudvar ellen. Egri Újság, 1919. január 19. 3.; Lisztcsempészés Egerből. Egri Újság, 1919. február 20. 2.

32 A vármegye ellopott petróleuma. Egri Újság, 1919. január 19. 3.

33 Somorjai Lehel: Az őszirózsás forradalomtól a trianoni békekötésig. In: Miskolc története V/1. Szerk. Dobrossy István – Stipta István. Miskolc. 2007. 22.

előterében is megjelentek alakulataik.<sup>34</sup> A vasút igyekezett a lehető legtöbb mentendő anyagot és járművet az ország belső vidékeire összevonni, de a vasúti pályák és állomások telítődésével, valamint a szénhiány miatti egyre nehezebb közlekedéssel számos menekítő vonat már nem tudott elindulni. A miskolci üzletvezetőségről menekítendő járműveknek az akkor még kétvágányú losonci fővonal Hatvan és Apc-Zagyvaszántó közötti szakasz jobb vágányát jelölték ki. A borsodi iparvidék megszállása a barnaszénellátás megszűnésével tovább mélyítette a vasút válságát.<sup>35</sup> A helyenként fejetlen meneküléssé váló visszavonulás miatt megállt a közlekedés a miskolci fővonalon. Május 3-án a csehek megszüntették a miskolci üzletvezetőség működését, az újonnan megszállt területek vasúthálózatának irányítását a Csehszlovák Vasút Kassai Igazgatósága alá helyezték.<sup>36</sup> Május 5-én hivatalos csehszlovák vasúti küldöttség érkezett átvenni a miskolci üzletvezetőség irányítását. A megszállók tájékoztatása szerint a vasutasok továbbalkalmazásáról a pozsonyi vasútigazgatóság fog dönteni, de akik már korábban elmenekültek a megszállt területekről, azokat nem fogják átvenni. Akik tovább szeretnének szolgálni, hat hónapot kapnak a szlovák nyelv elsajátítására. Az üzletvezetőség épületét szabályos átadás-átvételi eljárás keretében átvették és lezárták a csehek. A pénztárt, benne 780 ezer koronával, lefoglalták, az üzletvezetőség élelmezési hivatalát ugyanakkor meghagyták, de az alkalmazottak élelmezéséről nem gondoskodtak. A külszolgálat cseh felügyelet mellett látta el hivatását.<sup>37</sup> Másnap a csehek megengedték, hogy a pénztárban lévő 200 koronásokkal kifizessék az alkalmazottakat.

A proletárdiktatúra végveszélyben fegyverbe szólította a lakosságot, a sorozásra a bányászoknak – emiatt a régióban már egyedül csak Zagyva-akna termelt szenet – és vasutasoknak is jelentkezniük kellett. A salgótarjáni állomásfőnök kérdésére, hogy a vasutasoknak is be kell-e vonulniuk, Landler Jenő, a kereskedelmiügyi népbiztos vezetője május 3-i rendeletében a szolgálatból nélkülözhető, 1869 és 1901 között születettek bevonulására adott utasítást.<sup>38</sup> Miskolc környékén megállt a cseh támadás, kisebb csatározásokra, fegyveres felderítő akciókra került sor, amelynek keretében Mezőnyék-Ládházáig törtek előre. A május 8-án megindult északi hadjárat néhány napon belül felszabadította az április vége óta megszállt területeket, május 20-án Miskolcra is visszavonultak a csehek, és Eperjesnél a régi határt is elérték a magyar csapatok. Természetesen a felszabadított területeken is bevezették a sorozást.<sup>39</sup> Mindkét fél igyekezett az ellenség mozgását vasúti pályák rombolásával, hidak robbantásával akadályozni.

34 *Romsics I.*: Magyarország i. m. 129–130.

35 MÁV Arch. NF. 10. kötet. 1919. május 1 és 2.

36 MÁV Arch. NF. 10. kötet. 1919. május 3.

37 MÁV Arch. NF. 10. kötet. 1919. május 15. Winkler Ignác üzletigazgató mezőnyékládházi személyes megbízottján keresztül tett jelentést a MÁV Igazgatóságnak az addig történetekről.

38 MÁV Arch. NF. 10. kötet. 1919. május 6.

39 Miskolci Napló, 1919. június 1. 2: Vasutasok sorozása.

A csehek még azzal is megpróbálták lelassítani a magyar előretörést Miskolcnál, hogy a kétvágányú pálya mindkét sín párján elindítottak Mezőnyék-Ládháza felé egy-egy mozdonyt, hogy összeütközzenek a magyar páncélvonattal, illetve bármely egyéb katonavonattal, és így eltorlaszolják a pályát. A kísérlet nem sikerült, ugyanis még Mezőnyék-Ládháza előtt kisiklott mindkét mozdony.<sup>40</sup> A visszavonuló csehek gyakran túszként vitték magukkal a vasútállomások személyzetét, hogy ezzel is akadályozzák a forgalom felvételét, ezért Budapestről vezényeltek személyzetet a Miskolc–Kassa és Miskolc–Sátoraljaújhely vonalak állomásaira.<sup>41</sup>

Miskolc visszafoglalása után két nappal a Sajóig előretörő románok a miskolci műhely ellen intézett légitámadással nyújtottak szerény és eredmény nélküli támogatást a borsodi iparvidékről kiszoruló cseh csapatoknak, május 24-én viszont Zsolcánál már közös szárazföldi akciót is indítottak – eredménytelenül. Ekkor már újraindult a forgalom a mezőcsáti, bánrévei és a budapesti vonalon, igaz, a Belügyi, Vasúti és Hajózásügyi Népbiztosság rendelettel korlátozta a külföldi és megszállt területekre való utazási lehetőségeket a vasutak tehermentesítése, a katonai forgalom és a közellátás fenntartása érdekében. A hátszországból megszállt területre utazni csak a budapesti Béla utca 5. sz. alatti Vörös Őrség budapesti térparancsnoksága által kiadott igazolással lehetett, ahol igazolni kellett az utazás szükségességét és célját. Helyi forgalomban 30 km-ig engedélymentes maradt az utazás, a vidéki munkás-, katona- és földművestanácsok által kiállított utazási igazolványok is érvényben maradtak. A hivatásos élelmiszerárusok, kofák élelmiszerszállítmányokkal mehetek a fővárosba, részükre az előbb említett tanácsok állandó utazási igazolványt állíthattak ki.<sup>42</sup> Miskolcon a Vörös Őrség helyi bűnügyi osztályán kellett utazási igazolványért – férfiaknak szakszervezeti igazolvány felmutatása mellett – folyamodni, de Kassa és Szerencs felé csak katonai érdekből engedélyezték az utazást, különben leszállították az utasokat a vonatokról.<sup>43</sup> Az igazolványkényszer megmaradt a Nemzeti Hadsereg bevonulása után is, ráadásul a bevezették a poggyász és teheráru vizsgálatot is.<sup>44</sup> Május 26-án Böhm Vilmos hadseregfőparancsnok táviratilag megtiltotta, hogy polgári egyének Miskolcra utazzanak, csak miskolci illetőségűek utazhattak vissza, ők is csak hatósági igazolvánnyal. Következő nap hadiforgalomra tekintettel leállították a Hatvan és Miskolc közötti polgári forgalmat.<sup>45</sup>

A proletárdiktatúra gyenge, forrongó hátszágája és a kedvezőtlen külpolitikai fejlemények miatt augusztus elsején összeomlott a front, és a román csapatok napok alatt elfoglalták az ország nagy részét. A kommunista államvezetés nem tudta megszerezni a lakosság támogatását. A vasutasok egy része között is visszatetszést szültek a bolsevik módszerek, mások viszont az új rendszerben

40 MÁV Arch. NF. 10. kötet. 1919. május 20.

41 MÁV Arch. NF. 10. kötet. 1919. május 30.

42 MÁV Arch. NF. 10. kötet. 1919. május 23.

43 Kinek adnak utazási igazolványt? Miskolci Napló. 1919. június 11. 2.

44 Hirdetmény. Miskolci Napló, 1919. december 4. 1.

45 MÁV Arch. NF. 10. kötet. 1919. május 26. és 27.

látták a jövőt, és például a legkisebb „elhajlás” esetén is feljelentették munkatársaikat. Nyistor Pál és Krizsán Alajos miskolci műhelymunkások politikai megbízhatatlanság vádjával feljelentették a miskolci állomásfőnököt és a hivatalnoki kart a Vasúti Direktóriumnál.<sup>46</sup> A két munkás szerint a csehek bevonulásakor nyíltan hirdették, hogy a proletárdiktatúra visszaállítása megakadályozásához össze kellene fogni a csehekkel. A Vasúti Direktórium addig húzta, halasztotta az ügy tárgyalását, amíg végül össze nem omlott a Tanácsköztársaság.<sup>47</sup> Szivák János kisterenyei állomásfőnököt – kötelességteljesítése miatt – a helyi harcokban részt vevő Vörös Hadsereg parancsnoksága hurcolta meg.<sup>48</sup>

Heves vármegyében is akadt kellemetlensége a helyi vasutasoknak, Jilek Károly egri állomásfőnököt, Tamáskovits Zoltán egri osztálymérnököt, Quittner Ede füzesabonyi osztálymérnököt és Magasits Sándor füzesabonyi állomásfőnököt a Vörös Hadsereg Parancsnokságánál bizalmas posztot betöltő Tolnai Jenő MÁV-segédtitkár feljelentette a III. hadtestparancsnokságnál „ellenforradalmi” cselekményért. Azzal vádolta őket, hogy megrongálták a pályát, hogy így akadályozzák meg a Budapestről Egerbe rendelt tengerészkülönítmény elszállítását az egri ellenforradalom leverésére.<sup>49</sup> Walter Oszkár segédtitkár vezette vizsgálat végül tisztázta a vasutasokat, de Quittnernek volt még egy botlása, amikor alárendeltjei részére kiadott két körrendeletben is a „Pályafelügyező Úrnak!” megszólítást használta. A jászladányi városparancsnok ezért feljelentette a Belügyi, Vasúti és Hajózásügyi Népbiztosságnál, mert összeegyeztethetetlennek tartotta a proletár állam szellemiségével. A Vasúti Direktórium végül átírt az Igazgatóság Pályaépítési és fenntartási főosztályának, hogy jóindulattal figyelmeztesse az osztálymérnökséget.<sup>50</sup> Ez egyébként összhangban volt Landler Jenő népbiztos parancsával, hogy a vasutasok szolgálatába illetéktelenül beleszólók, a vasút működését akadályozók, illetve vasutasokat terrorizálók ellenforradalmároknak, a Tanácsköztársaság ellenségeinek tekintendők, és forradalmi törvényszék elé kell állítani őket.<sup>51</sup>

A Tanácsköztársaság alaposan felforgatta a vasutasok életét. A miskolci üzletvezetőség 1920. szeptember 3-i jelentése a MÁV Igazgatóságnak a tanácskormány ideje alatt kifogásolt magatartást tanúsító alkalmazottakról is jól mutatja a felbolydult világ hatását a Magyar Államvasutak alkalmazottaira. Az üzletvezetőség területén ekkor 6379 fő szolgált, augusztus 31-ig 225 alkalmazott ügyét tárgyalta vizsgálóbizottság. Szolgálati helyek szerinti megoszlás alapján elsősorban a nagyobb forgalmi csomópontokban szolgálok között

46 Landler Jenő népbiztos 1919. március 26-án rendelte el a Vasúti Direktórium felállítását, azzal a céllal, hogy az összes gőzüzemű vasúttársaság igazgatását egy központból irányítsák. Minden vasúttal kapcsolatos hatósági jogkört átvett a direktórium. Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1919. 28. szám. 76.

47 MÁV Arch. NF. 10. kötet. 1919. május 29.

48 MÁV Arch. NF. 10. kötet. 1919. május 26.

49 MÁV Arch. NF. 13. kötet. 1919. augusztus 2.

50 MÁV Arch. NF. 10. kötet. 1919. május 24.

51 Parancs. Miskolci Napló, 1919. május 29. 1.

– a nagy számok törvénye alapján – találtak több problémás magatartású vasutast: Miskolcon 86 – ebből 13-an az üzletvezetőségen, 29-en a fűtőházban –, Sátoraljaújhelyen 37 és Füzesabonyban 20 személyt. Közigazgatási – vármegyei és járási székhelyek – központokat is figyelembe véve már jóval kevesebb eset került feljegyzésre: Egerben 10, Salgótarjánban 9, Szerencsen pedig 8 vasutas ügyében zajlott vizsgálat.<sup>52</sup>

Foglalkozás szerinti bontásban az alábbi nagyobb csoportok körvonalazódnak: 24 vonatfékező, 21 hivatalnok, 19 pályaoőr, 18 váltókezelő, 11 irodai alkalmazott vagy kezelő, 11 pályafelügyező, 10-10 mozdonyvezető, mozdonyfűtő és pályamunkás. Ha nagyobb halmazokat állítunk fel, akkor azt látjuk, hogy az irodákban, tehát az információforrásokhoz – távirat, rendelkezések stb. – közel dolgozók közül összesen 58-nak találták problémásnak a magatartását. A vonatokon szolgálók közül 52 főt számolhatunk, ők személyes tapasztalat alapján, első kézből szerezhettek információt más vidékek eseményeiről. A harmadik nagy csoport a pályafenntartásnál dolgozóké, ők vannak a legtöbben, 62-en. Ez azért is érdekes, mert a pályaoőrök mindig csak egy adott szakaszt jártak be a pálya műszaki állapotát felügyelve, a bakterek pedig általában szolgálati helyükön laktak, tehát keveset érintkeztek a külvilággal. A váltókezelők általában állomásokon szolgáltak, tehát ők több információhoz juthattak arról, hogy mi történik településükön, illetve a szomszéd községekben. Iskolai végzettség szerint a vonatfékezői, pályaoőri és váltókezelői álláshoz kellett a legkevesebb osztály – nem véletlen tehát, hogy a tanulatlanabb, nehéz munkát végző, alacsony fizetésű munkások könnyen radikalizálódtak.<sup>53</sup>

A Tanácsköztársaság miskolci vasutashívei élén az üzletvezetőségben Bányász Soma és Mozsár Ferenc hivatalnokok, a végrehajtó szolgálatban Kiss János kalauz és Frank Adolf építési főmérnök voltak. Utóbbi három kollégáik fenyegetésével érték el, hogy a vasutasok letegyék az esküt a Tanácsköztársaságra. A kommün ideje alatt végig aktív szerepet játszottak a helyi direktórium életében, önkényeskedtek és agitáltak a helyi, valamint a környékbeli vasutasok között. A proletárdiktatúra bukása után Bányászt, Kisst és Mozsárt a magyar karhatalom elfogta, Franknak sikerült elmenekülnie, de amikor a Hivatalos Lapban megjelent felszólításra jelentkezett a MÁV Igazgatóságon, rögtön lefogták és Miskolcra vitték.<sup>54</sup>

Persze nemcsak a Nemzeti Hadsereg bevonulása után került sor a proletárdiktatúra támogatóinak előállítására. Május 7-én a bevonuló csehek elvittek egy váltókezelőt, akit azzal gyanúsítottak, hogy a sajoszentpéteri direktórium alelnökeként több halálos ítéletre adott parancsot.<sup>55</sup> Miskolcot augusztus 4-én

52 Megjegyzésre érdemes, hogy Eger is elágazó állomás, ahogy Szerencs is – utóbbi ráadásul két fővonal metszésében fekszik, mégis alacsony a vizsgálatok száma.

53 MNL OL Z 1524. 76. d. 130125/1920.

54 MÁV Arch. NF. 13. kötet. 1919. augusztus 2. és FE. 6. d. 85/1921 efb: Frank Adolf felügyelő fegyelmi ügye. Frankot végül a szolgálatból elbocsátással büntették, a másik három személy sorsáról egyelőre nem sikerült iratot találni.

55 MÁV Arch. NF. 10. kötet. 1919. május 7.

foglalták el a románok, akik rögtön statáriumot vezettek be a városban, az 1918. október 30 előtti állapotok visszaállítására adtak parancsot, a helyi direktórium tagjai után pedig hajszát indítottak.<sup>56</sup>

Bára miskolci üzletvezetőség nagyrészt a románok foglalták el, Salgótarjánban és az északi részekben a csehek vették át az ellenőrzést. A sátoraljaújhelyi műhely július 3-4-én a demarkációs vonal mögötti Sátoraljaújhely állomásra menekített 180 kocsinyi anyagát a csehek augusztus 3–8 között elszállították Szlovákiába.<sup>57</sup> A zsákmányolásban élen jártak – ahogy arra már utaltunk – a román megszálló csapatok, a készpénzkészletek, élelmiszerek, vasúti ruhaneműk is áldozatul estek a harácsolásoknak. A személyes vagyontárgyak és élelmiszerek elrablása miatt a vasutasok nem mertek szolgálatba jelentkezni.<sup>58</sup>

Miskolcra augusztus 6-án indult újra a forgalom napi egy pár vonattal Bánréve, Hidasnémeti és Szerencs felé, Mezőcsátra napi két pár vonat is közlekedett. Egerből másnap indult el az első vonatpár Vámosgyörkre és vissza.<sup>59</sup>

A megszállásnak november közepétől fokozatosan lett vége, az antant utasítására a románok visszavonták csapataikat a Tiszántúlra. Egerbe november 20-án, Miskolcra december 3-án vonultak be a Nemzeti Hadsereg katonái.<sup>60</sup> A román kivonulás során a térségben leállt a még megmaradt csekély polgári forgalom. Csak december 10-től indult meg újra a közlekedés, Miskolc és Sátoraljaújhely között például csak kétnaponta jártak vonatok, ahogy Budapestre is csak kétnaponta lehetett eljutni december végétől. Eger még ennél is jobban elszigetelődött, a fővárosból csak kedden lehetett egy füzesabonyi csatlakozással eljutni a hevesi megyeszékhelyre, onnan viszont – hiába a forgalmi napokon közlekedő napi két pár vonat – nem lehetett sem Miskolcra, sem Budapestre utazni.<sup>61</sup> Ráadásul a kevés közlekedő vonat is szedett-vedett járművekből lett összeállítva, nem ritkán ablak nélkül, fűtetlen és világítás nélküli kocsikban utaztak az emberek, mellékvonalakon gyakran teherkocsikban.<sup>62</sup> A fűtött, ablakozott kocsi már luxusnak számított.<sup>63</sup>

Az átélt megpróbáltatások és nehézségek ellenére még 1919 végén is sokan álmodoztak új vasútvonalak építéséről, vasúti fejlesztésekről. A MÁV már 1916

56 Somorjay L.: Az őszirózsás i. m. 31.

57 MÁV Arch. NF. 13. kötet. 1919. augusztus 3.

58 MÁV Arch. NF. 13. kötet. 1919. augusztus 6. Az egyes állomások jelentését a román megszállók által elvitt leltári anyagokról lásd MÁV Arch. DNR. 14193/1919., 14231/1919., 14499/1919., 14278/1919., 14941/1919 és 17887/1919. sz. iratokat.

59 MÁV Arch. NF. 13. kötet. 1919. augusztus 6.; Megindult a vasúti személyforgalom. Egri Újság, 1919. augusztus 8. 2.

60 A hadsereg ünnepélyes fogadása. Egri Újság, 1919. november 20. 1.; Megjöttek Horthy gyalogosai. Miskolci Napló, 1919. december 3. 3.

61 A vasúti összeköttetés. Egri Újság, 1919. november 29. 3.

62 Miskolc és Sátoraljaújhely között megindult a vasúti forgalom. Miskolci Napló, 1919. december 10. 3.; Este is lehet Budapest felé utazni. Miskolci Napló, 1919. december 20. 3.

63 Rubinek miniszter különvonata. Miskolci Napló, 1920. január 6. 3.



májusában elkészített egy átfogó, a teljes vasúthálózatra és a vasút minden szakágazatára kiterjedő hat éves beruházási programot, amelynek keretében összesen 341 km hosszban épültek volna második vágányok az üzletvezetőség területén. Hatvan–Losonc és Hatvan–Miskolc–Sátoraljaújhely vonal több állomásán jelentős fejlesztéseket terveztek – egyes beruházási programokra, például Somoskőújfalu, Losonc, Ludas vagy Miskolc bővítésére már az 1913-as költségvetésben megvolt az engedély!<sup>64</sup> Ezenfelül a fontosabb és egyre nagyobb forgalmat biztosító mellékvonalak fővonallá fejlesztése is szerepelt a javaslatban, a személyzet elhelyezésére, a szolgáltatási körülmények javítására pedig több mint 1,1 millió koronát terveztek örházépítésre fordítani, amit kiegészített volna több állomáson altiszti és hivatalnoki lakások építése.<sup>65</sup>

Egert nem igazán érintették a beruházási tervek, pedig az egri sajtóban folyamatosan jelentek meg cikkek és olvasói levelek a szükségesnek vélt vasútfejlesztésekről, amelyekkel a völgybe szorult városuk nehéz megközelíthetőségét vélték kiküszöbölni. Általában észrevehető az 1918–1919. évi Egri Újság cikkeiben a világtól való elzártságra panaszkodás, a körülményes és hosszadalmas utazás akár csak megyén belül is.<sup>66</sup> Nem csoda, hogy lelkesen számoltak be olyan vasútfejlesztési ötletekről, előépítési engedélyekről – amelyek közül nem egynek valóban volt létjogosultsága – mint az Egert Gyöngyössel vagy Gyöngyöst Szurdokpuszpökinél a losonci vasútvonallal összekötő tervek. Az egyik visszatérő, és valóban ésszerű terv az Egert Pétervásárával összekötő vasút megépítése volt, amelyet aztán továbbépítettek volna Ózd, illetve Kisterenye felé. Még olyan, szinte már rózsaszín leányálomnak tűnő elképzelések is napvilágot láttak, mint a Hatvan–Gyöngyös–Verpelét–Pétervására–Ózd–Bánréve fővonallal és az ebből kiágazó egri vonal terve.<sup>67</sup>

64 Javaslat a Magyar Királyi Államvasutak hálózatán a háború lezajlását követő legközelebbi években szükséges beruházásokról és a hálózat továbbfejlesztéséről. Budapest. 1916. 24., 40–42.

65 Javaslat i. m. 59., 62–82.

66 Ennek egyik legékeesebb példája: Egertől Parádig szárazon és vízen. Egri Újság, 1918. augusztus 10. 1–2.

67 A témában íródott cikkek: Új vasúti vonalak Heves megyében. Egri Újság, 1918. április 23. 2.; Új vasutak a vármegyében. Egri Újság, 1919. február 4. 2.; Új vasúti állomást kap Eger városa. Egri Újság, 1919. november 12. 1.; Igen, szükséges a vasútállomás! Egri Újság, 1919. november 26. 1.; A vasúti összeköttetés. Egri Újság, 1919. november 29. 3.; Az új állomás kérdéséhez. Egri Újság, 1919. december 5. 1.

Az Eger–Putnok vasútvonal összekapcsolása a Kisterenye–Kál–Kápolna vonallal, illetve Ózddal elgondolás viszont később még többször is felvetődött, még minisztériumi szinten is foglalkoztak egy Ózd–Kisterenye–Salgótarján vasútvonal ötletével a II. világháború után. Ezzel akarták volna kiküszöbölni a Rimamurány–Salgótarjáni Vasmű Rt. ózdi és salgótarjáni üzemei közötti miskolci szállítási kerülőt, miután elveszett a Bánréve–Fülek–Salgótarján útvonal. MNL OL Z 1610. 488. d. 9/1. t. Kíváncsaink a jövőre nézve. A régi trianoni határok visszaállítása folytán fennálló vasútközlekedési nehézségek részleges kiküszöbölésére. Sebestyén (Andor) javaslat. 1945. jún. 25. „Oroszország és Csehszlovákia felé” c. fejezet., valamint: MNL OL XIX-H-1-aa-1. 2235. d. 128068/1962. Mátranovák–Pétervására–Ózd új vasútvonal megépítése.

A Trianonban meghúzott új határok következtében a miskolci üzletvezető-ség vasúthálózata – ahogy arról korábban már szó esett – kevesebb mint felére csökkent. Az új határok megvonásában kulcsszerepe volt a vasúthálózatnak, a szomszédállamok közötti vasúti összeköttetés megteremtése – és ezzel egy, az antanthoz hű, erős közép-európai szövetségi rendszer létrehozása – alapvető érdeke volt az európai győztes nagyhatalmaknak.<sup>68</sup> A háború előtt 28 határállomása volt az országnak, 1920-ban 50 vasútvonalat vágott el az új határ, ebből 43-at a nyílt vonalon. Valamennyi nagyobb vasúti gócpont, mint például Ipolyság, Fülek Sátoraljaújhely-gyártelep, vagy Csap a határon túlra került.<sup>69</sup> A térségben a MÁV kezelésében lévő vicinálisok közül egyedül a Boldvavölgyi HÉV vonalát vágta ketté az új határ. A Sajóecseg és Torna között épített vasútvonal északi 7 kilométere került Csehszlovákiához, Magyarországon maradt a Sajóecseg–Tornanádaska 50 km hosszú szakasz. A határkiigazítás után Bódvavendégi állomás (ma Hídvégardó településhez tartozik) visszakerült.<sup>70</sup> Mivel a vicinális részvényeinek többsége svájci kézben volt, ezért az északi, Csehszlovákiához került vonalrész jogviszonyát rendező tárgyalásokhoz mindhárom érdekelt fél egyetértése kellett.<sup>71</sup> A tárgyalások egészen 1929. augusztus 9-ig húzódtak, ekkor sikerült megállapodni Genfben arról, hogy Prága 145 000 svájci frank kárpótlás kifizetését vállalta a vonalrész 1919 óta tartó használatáért, a vonalrész pedig végleg átment a csehszlovák állam tulajdonába.<sup>72</sup>

## Menekültek

A megszállott területekről az ország belsejébe menekülő vasutasok ezrei és családtagjaik elhelyezése, ételmezése, munkához juttatása vagy nyugdíjazásuk súlyos pénzügyi és szociális terhet jelentett a MÁV, illetve az állam számára. Az első vasutas menekültek már 1918 végén megérkeztek a már amúgy is túlzsúfolt városokba, a lakásínség miatt fedett teherkocsikban kényszerültek meghúzni magukat – ahogy más állami tisztviselők is. 1919 novemberében 4148 vasutas 10 510 családtaggal, 1921 áprilisában 13 255 vasutas és 43 700 fő hozzátartozó szerepelt a menekülteket összeíró listákon. A vagonlakók amellet, hogy gyakran

68 A vasút és az új határok összefüggésével tisztában voltak a korszak közlekedési szakemberei, de ez hamarosan feledésbe merült, a közvéleményben pedig elterjedt a hajózható határfolyók mítosza. *Eperjesi László*: Magyarország közlekedése a trianoni békeszerződés után. A nemzetközi kapcsolatok alakulása 1920–1938 között. In: Közlekedési Múzeum évkönyve IX. 1988–1992. Szerk. Hüttl Pál. Budapest. 1994. A történetírás számára Palotás Zoltán „fedezte fel” a vasútvonalak fontos szerepét a trianoni határok megállapításánál. A témáról lásd *Palotás Zoltán*: A trianoni határok. Budapest. 1990.

69 *Kelety D.*: i. m. 205.

70 MNL OL Z 1616. 1. d. 4. t. 1923. évi rendes közgyűlési beszámoló. 1924. június 30.

71 MNL OL Z 1610. 485. d. Magyar vasúttársaságok külföldi érdekeltségei.

72 MNL OL Z 1616. 1. d. 4. t. 1929. augusztus 28-i rendkívüli közgyűlés.

évekig kellett embertelen körülmények között élniük, az amúgy is kevés teherkocsi-állagból vontak el jelentős számú járművet. 1921 tavaszán már 2509 kocsi-állagból kellett ezért lemondania a MÁV-nak, amelyek ráadásul a vágányok elfoglalásával csökkentették az állomások és pályaudvarok forgalmi kapacitását.<sup>73</sup> A szűkös anyagi lehetőségek keretén belül az Államvasutak saját lakásépítési programmal igyekezett menekült alkalmazottainak lakást biztosítani. Az üzletvezetőség területén 1922 tavaszára Miskolc Martin-telepi városrészében 9 házat építettek 18 egy- és kétszoba-konyhás lakással. Bánrévén három ház épült hat kétszobás altiszti lakással, emellett Putnokon, Barcikán és Gyöngyösön is egy-egy ház volt épülőfélben.<sup>74</sup> A lakásépítési program keretében a két világháború között Miskolcon egy bérházat, Kisterenyén, Somoskőújfaluban és Szerencsen új lakótelepeket épített a Magyar Államvasutak.<sup>75</sup>

Az egri vagonlakókról először 1919. október végén tudósított a helyi lap, rengeteg állami hivatalnok érkezett a városba a cseh megszállás elől – írta az újság –, akiket nem tudtak elhelyezni, a szerencsésebbek közé tartoztak a vagonlakók. Az újság menekültkérdéssel kapcsolatos cikkeiben – nem egyedülálló módon – xenofób, antiszemita megjegyzések is helyet kaptak, szembeállítva a jöttment galíciaiakat elűldözött véreinkkel.<sup>76</sup> A Miskolci Napló 1919 karácsonyán tudósított először a miskolci vagonlakókról, hosszú és megrendítő riportban mutatta be a Fülekről, Tiszolcra és Kassára menekült vasutasok kálváriáját.<sup>77</sup>

Az alábbiakban egy Bánréve állomáson szolgáló távirász vasutas kálváriájának felidézésével szeretnénk bemutatni az impériumváltás miatt döntés elé állított vasutasok helyzetét. Gallovits Dezső távirász története 1920 nyarán kezdődött, amikor háromhavi szabadságot kért arra hivatkozva, hogy a cseheknek tudomására jutott, hogy Magyarországon, Bánrévén szolgál, és ezért ki akarják utasítani őt és családját Sajógömörre. A távirász 1913. december 7-én lépett a Magyar Államvasutak szolgálatába, szerény, de tisztességes megélhetést biztosító 1600 korona évi fizetéssel rendelkezett a kétgyermekes családfő. Mivel háza és némi földje volt, valamint felesége harmadik gyermeke megszülése előtt állt, mindenképpen el akarta kerülni a kiutasítást. A MÁV Igazgatóság július 13-án engedélyezte a háromhavi szabadságot, az összes illetmény beszüntetése mellett.<sup>78</sup> Gallovits július 22-én kezdte meg szabadságát, aminek lejártá

73 Kelety D.: i. m. 205. Vagonlakókról lásd Szűts István Gergely: Vasutas vagonlakók és a MÁV menekültpolitikája, 1918–1924. Múltunk. 57. (2012) 4. sz. 89–112.; Uő.: Barakkok és tisztviselővillák. A trianoni menekülteket befogadó miskolci telepek helyzete az 1920-as években. Kisebbségkutatás. 18. (2009) 3. sz. 435–452. és Cserhádi K.: i. m.

74 Személyzeti lakások építkezése a miskolci üzletvezetőség területén. Vasúti és Közlekedési Közlöny. 1922. január 29. 31.

75 MNL OL Z 1610. 488. d. 9/1. t. D (Pályaépítési és fenntartási) főosztályjelentése a MÁV a két világháború közötti fejlődéséről.

76 Lakást a menekülteknek. Egri Újság, 1919. október 23. 2.; Az alkalmatlan idegenek kiutasítása. Egri Újság, 1919. november 4. 2.

77 Waggonlakók között. Miskolci Napló, 1919. december 25. 9.

78 MÁV Arch. DNR. 16461/1920 sz. irat.

után nem jelentkezett szolgálati helyén, amit a bánrévei állomásfőnök október 23-án táviratban jelentett az üzletvezetőségnek. A miskolci üzletvezetőség a MÁV Hivatalos Lapban tett közzé felhívást, hogy Gallovits Dezső három napon belül jelentkezzen szolgálati helyén, különben törölni fogják az alkalmazotti létszámból. Október 28-án a távirász visszatért szolgálati helyére.<sup>79</sup> Az üzletvezetőségre felterjesztett jelentésében azzal védekezett, hogy hazautazásakor, Bánrévén egy cseh vonatra szállt fel, amin Kövecses és Tornaalja között a vonaton egy cseh csendőr elvette minden iratát – köztük a szabadságos papírt is – azzal, hogy majd a vizsgálat után visszaadja azokat. Tornaalján át kellett szállnia, de a csendőr nem adta vissza iratait, ő pedig rosszul, október 27-re emlékezett szabadsága lejártára. Az üzletvezetőségen ugyan nem fogadták el a távirász magyarázatát, de tekintettel addigi példás szolgálatára és a körülményekre, csak feddésben részesítették Gallovitsot.<sup>80</sup>

1921. január 3-án ismét elhagyta Bánrévét és cseh területre távozott Gallovits Dezső, aki ezúttal levelet is írt az üzletigazgatónak távozásának körülményeiről. Amikor nyáron hazatért Sajógömörre, a tornaaljai főszolgabíróság és a rimaszombati zsupáni hivatal megengedte, hogy otthon maradjon azzal a feltétellel, hogy nem tér vissza Magyarországra. Amikor lejárt a három hónapos fizetés nélküli szabadsága, visszatért szolgálati helyére. A felesége most értesítette, hogy a cseh hatóságok ismét keresik, és kitoloncolással fenyegetik családját. A súlyos lakáshelyzet és három apró gyermeke miatt nem akart vagonlakó lenni, ezért kijelentette eltávozását, de vasútnál szerzett jogairól nem mondott le. Ezért kérte, hogy tekintsék őt megszállt területen lakónak, a megszállás végeztével pedig vegyék vissza újra a vasúthoz. Az üzletvezetőség, tekintettel arra, hogy Gallovits a megszállás előtt is Bánrévén szolgált, nem tekinthette őt megszállt területen lakónak, ezért újra felhívást tettek közzé a Hivatalos Lapban, egyúttal felszólították az állomásfőnököt, hogy a felhívás megjelenése után három nappal tegyen jelentést a fejleményekről.<sup>81</sup>

Mivel a sajógömöri távirász nem tért vissza, 6147/1921 sz. rendelettel törölték a MÁV létszámából. Öt hónappal később, június 10-i, bánrévei keltezésű – tehát ismét átvitt a határon – levelében Gallovits Dezső visszavételét kérte a miskolci üzletvezetőségtől. Mint írta, kényszerűségből kellett elhagynia szolgálati helyét, a csehek fenyegetése miatt. Mivel otthon nem talált semmilyen munkát, tartalékaikat pedig teljesen felélték, éhezésnek néz elébe öttagú családja. A bánrévei állomásfőnök június 15-én pártolóan terjesztette fel volt beosztottja kérelmét. Kérelmét július 4-én elutasították arra hivatkozva, hogy megszállt területen tartózkodó családja miatt valószínűleg többször is el kellene hagynia szolgálati helyét, ami károsan hatna a szolgálatra. Július 17-én Gallovits a MÁV Igazgatósághoz írt újabb kérvényt visszavétele ügyében, sőt, még báró Wlassich Gyulának, az Operaház és a Nemzeti Színház kormánybiztosának

79 MÁV Arch. DNR. 25101/1920 sz. irat.

80 MÁV Arch. DNR. 25848/1920 sz. irat.

81 MÁV Arch. DNR. 498/1921 sz. irat.

támogatását is sikerült megszereznie, aki július 25-én pártolólág írt a volt távirász ügyében a MÁV Általános Igazgatási Főosztályára. A miskolci üzletvezető szerint a sa jogömöri távirász szolgálata ellen sosem merült fel probléma, a Tanácsköztársaság alatt sem esett kifogás alá magatartása, ráadásul a megüresedett Miskolc személypályaudvari távirász poszt miatt megfelelő beosztásban tudnák alkalmazni Gallovitsot.<sup>82</sup> Az Igazgatóság azonban a létszámfelettségre, valamint az 1920. évi XI. törvénycikk 2. §-ának tiltó rendelkezésére hivatkozva 1921. szeptember 16-án újfent elutasította egykori alkalmazottja kérelmét.<sup>83</sup> Gallovits és a Magyar Államvasutak kapcsolata azonban nem szűnt meg véglegesen, az I. bécsi döntés után, már 1938. november 6-án újra kérvényt írt a volt bányász távirász és ismét felvételét kérte a MÁV-hoz, akit 1940. január 1-el újra létszámba vett az Államvasutak.<sup>84</sup>

Az, hogy Gallovits Dezső esete tipikusnak vagy atipikusnak számít-e, csak komoly, statisztikailag értékelhető számú mintán végzett kutatás alapján lehetne megállapítani. Annyi bizonyos, hogy a „menni vagy maradni?” választással sok ezer vasutasnak kellett szembenéznie. Nem mindenki tudott elsőre végleges választ adni a kérdésre, ahogy azok a Csap, Munkács és Ungvár állomásokról 1919 végén menekült vasutasok sem, akik a sátorlajúhelyi szolgálati helyüket a néhány hónap után elhagyva visszatértek a megszállt területre.<sup>85</sup>

A határátlépések kérdése önmagában is megérne egy tanulmányt, mert az 1920-as évek elejéig a határon átnyúló vasúti személy- és áruforgalom eseti jellegű volt. Általában egy határközeli állomásig utaztak vonattal az emberek, onnan pedig gyalog keltek át a (zöld)határon. A személyforgalom újraindulásában nagy szerepe volt az 1922. januári grazi útlevél-konferenciának. A kisantant államok közül elsőként Prágával tudott megállapodni Budapest, a gazdaság- és közlekedéspolitikai kérdéseket az 1922. november 7-én aláírt egyezményben rögzítették. Ennek D mellékletében került rögzítésre a személy-, poggyász- és áruforgalom szabályozása, a menetrend, a kocsicsere mikéntje és a határállomások kijelölése.<sup>86</sup> Az ország szétszakításával az évszázados közlekedési útvonalak is megszakadtak, mind a személy-, mind az áruforgalom az 1920-as évek elejéig szünetelt, illetve eseti jelleggel történt csak.

82 MÁV Arch. DNR. 17626/1921 és 22511/1921

83 MÁV Arch. DNR. 26412/1921 sz. irat.

1920: XI. tc. 2. §: „Külön törvényben kell megállapítani egyrészt az állami, államvasuti és vármegyei tisztviselőknek és egyéb alkalmazottaknak a jövőben szükséges létszámát, másrészt azokat a módokat, amelyekkel [...] jelenlegi és jövőben szükséges létszáma közötti eltérések kiegyenlíthetők lesznek. [...] Mindaddig, amíg az első bekezdésben említett törvény hatályba nem lép, senkit sem lehet az állami, államvasuti és vármegyei szolgálatban sem fizetéstelen vagy tiszteletbeli minőségben, sem napidíjasi (díjnoki, havidíjasi) vagy napibéresi (havibéresi, hetibéresi) minőségben alkalmazni.”

84 MÁV Arch. DNR. 16038/1938 és 31293/1941 sz. irat.

85 MÁV Arch. DNR. 8121/1920 sz. irat.

86 Eperjesi L.: i. m. 168. és 176.

## A Miskolc–Mezőcsát helyi érdekű vasút

Tanulmányunkat a Miskolc–Mezőcsáti HÉV forgalmának bemutatásával zárjuk, amellyel az elvesztett háború és forradalmak gazdasági hatását szeretnénk bemutatni. Ugyan az üzletvezetőség több vicinális – például az Eger–Putnoki HÉV, Boldvavölgyi HÉV stb. – is működött, egyedül a mezőcsáti helyi érdekű vasút iratai maradtak meg a vizsgált korszakból. A vonalat nem érintették a határváltozások, hiszen Miskolc déli vonzaskörzetében lévő településeket tárta fel a Budapest–Miskolc fővonal Mezőnyék–Ládháza állomásából kiágazva. A vasútvonal mezőgazdasági területen haladt, vonzásába 21 község mintegy 30 ezer lakosa tartozott, 52 400 katasztrális hold területen. Ebből 22 800 hold szántónak, 9100 hold rétnek, 15 100 hold legelőnek és 2100 hold erdőnek minősült. A területen 12, ezer holdnál nagyobb uradalom terült el, a legnagyobb birtokosok az egri káptalan, a Semsey, Melsczer, Almássy és Körösy családok voltak. Ennek megfelelően elsősorban mezőgazdasági terményeket, búzát, rozst, szénát, cukorrépát, dohányt, valamint szarvasmarhát és sertést, illetve épületfát adtak fel Hejőszalonta, Hejőbába vagy Mezőcsát állomásokon. A feladott és érkezett áruk mennyisége erősen függött a mezőgazdasági terméstől. Iparcikkekből behozatalra szorult a térség, kereskedelem terén is csak Mezőcsáton volt két kisebb fatereskedés, valamint egy gőzmalom a helyi igények kielégítésére.<sup>87</sup>

A vasútvonal területén súlyosabb hadi kár nem esett, köszönhetően a villámgyors román előretörésnek, így a visszavonulóknak nem volt idejük az amúgy is stratégiaiilag jelentéktelen vasútvonal rombolására.

Két vasútvonali beutazásról maradt fenn irat, 1921. június 13-án és 1922. május 27-én vizsgálta meg a vicinális forgalmi és kereskedelmi viszonyait Kelety Lajos felügyelő. Ahogy második jelentésében írta Kelety, alapvető változás nem történt egy évvel korábbi beutazása óta, „mindössze” a menetrend lett a környék lakosságának igényeihez alakítva, illetve két új vonatpárral megduplázódott a Miskolc és Mezőcsát között közlekedő vonatok száma. Miskolc közelsége – természetes piac, illetve közigazgatási központ – miatt a vonal mentén lakók sokat használták a vicinális, a magas viteldíjak ellenére az utasszám már 1921-ben elérte a négy évvel korábbi csúcst, 1922-ben pedig tovább emelkedett. Az éves jelentések és zárszámadások szerint 1913 és 1922 között – az 1919–1920-as visszaesést nem számítva – folyamatosan emelkedett a vasút kihasználtsága. Ezzel együtt megfigyelhető, hogy a csak előkelőségek által használt I. osztályú jegyek száma gyakorlatilag stagnált, a viharos esztendőket nem látszódtak meg a statisztikában. A tehetősebb (polgári) rétegek, a dzsentri által vásárolt II. osztályú jegyek száma az eseményekkel együttmozgott, az 1917-es csúcs után negyedével kevesebben váltottak ide jegyet 1920-ban, hogy két év múlva már ismét emelkedésnek induljon

87 MNL OL Z 1527. 87/2. t. 1922. május 27-i beutazásról készült jelentés a vonal forgalmi és kereskedelmi viszonyairól.



számuk. A III. osztályú jegyvásárlási adatokon is látszott az általános gazdasági helyzet, ennek ellenére tíz év alatt több mint kétszeresére emelkedett a – jellemzően végállomástól végállomásig – vicinálison utazó egyszerű emberek, parasztok, kisiparosok, szatócsok száma.

Osztály	1913		1917		1920		1922	
	fő	%	fő	%	fő	%	fő	%
I.	1 025	0,73	1 251	0,47	1 235	0,59	1 099	0,39
II.	17 673	12,66	27 669	10,46	18 712	8,95	20 763	7,37
III.	119 943	85,92	228 202	86,24	189 076	90,45	259 981	92,24
Katona	962	0,69	7 491	2,83	22	0,01		
Összesen	139 603	100,00	264 613	100,00	209 045	100,00	281 843	100,00

Teherforgalom viszont már a háború kitörése óta sem követte az emelkedő teljesítményt, itt a csúcst a 1912. évi 30 611 t elszállított áru jelentette. A csökkenés okát nem rögzítették az éves beszámolók, ezért feltehetőleg a terméseredmények, valamint a háború miatti férfimunkaerő-hiány és a vásárló kereslet csökkenése állhatott a háttérben. Az azonban szemléletesen kirajzolódik, hogy az ország megváltozott gazdasági helyzete miatt kevesebb terményt tudtak elszállítani, kevesebb árura találtak vevőt a helyi termelők – dacára a menekültek miatt megnőtt városi lakosságnak. A poggyászáruk csökkenése jól mutatja, hogy a hosszú távú, tehát nagyobb csomagokkal, bőröndökkel való utazás 1920 után is csökkent, ami az utazási szokások megváltozására, közvetett módon a középosztály elszegényedésére utal. A gyorsáru (újság, romlandó termékek, piperecikkek stb.) forgalmának csökkenése is ezt a folyamatot valószínűsíti.<sup>88</sup>

Forgalom	1913		1917		1920		1922	
	Tonna	%	Tonna	%	Tonna	%	Tonna	%
Poggyász	68	0,27	101	0,45	56	0,33	25	0,12
Gyorsáru	267	1,06	473	2,12	196	1,16	138	0,68
Teheráru	24 821	98,67	21 716	97,43	16 676	98,51	20 058	99,20
Összesen	25 156	100	22 290	100	16 928	100	20 221	100

Mindezek természetesen kihatottak a HÉV nyereségére is, 1913-ban 61 187, 1917-ben 85 866, 1919-ben 81 421, 1920-ban már csak 56 738, az utolsó vizsgált évben pedig 64 202 koronát mutatott a mérleg, miközben a háború alatt megindult infláció 1919-től jelentősen megugrott. Hiába emelték meg a szállítási díjakat, a vicinálisokat kezelő MÁV-nak is emelnie kellett az üzemviteli és járműhasználati díjakat, így reálértéken számolva a háború előtti nyereségnek a töredékével kellett beérniük a részvényeseknek.

88 MNL OL Z 1527. 87/2. t. A személy- és áruforgalmi adatok a Miskolc-Mezőcsáti HÉV Rt. éves közgyűlésre készített „Éves jelentések és zárszámadások” összeállításokból van.

## Összegzés

Tanulmányunkban a MÁV miskolci üzletvezetősége 1918–1919-es eseményeinek vázlatos bemutatása volt a cél. A sorsfordító évek súlyos megpróbáltatások elé állította az országot, így a vasúthálózatot is. A járműparkot és az üzemeltetést támogató infrastruktúrát súlyos károk érték, részben a fegyverszüneti egyezmény, majd a trianoni békeszerződés következtében, elsősorban a megszálló erők zsákmányolása miatt. A személyzet létbiztonságát először a háborús infláció rengette meg, később a forradalmak alatti káosz és a kisantant csapatok betörése veszélyeztette. A megszállók sok esetben üldözték a magyar államot is szimbolizáló Magyar Államvasutak alkalmazottjait, ezért sokuknak kellett elhagynia házáát és ingóságait, hogy menekültként, családjával egy teherkocsiban szorongva próbáljon új életet kezdeni a gazdaságilag és társadalmában is megroppant, egykori nagysága elvesztésével szembenézni nem tudó csonka országban.

## Melléklet



**1. kép:** A miskolci üzletvezetőség területe 1918–1922.

Sárga szín jelöli az 1918-as, zöld az 1922-es üzletvezetőségi határokat.



2. kép: A miskolci üzletvezetőség épülete. (wikipédia)



3. kép: A Délvidéki Liga adománygyűjtő plakátja. (Magyar Digitális Könyvtár)